

887



29581



**CONUDFI N° 103-2017/P**

Lima, 05 de diciembre de 2017

Señor:

**ROY ERNESTO VENTURA ANGEL**

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones  
**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Presente.-

Asunto: *Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 2147/2017-PE.*

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y, en atención al asunto de la referencia, alcanzar nuestra opinión sobre el Proyecto de Ley N° 2147/2017-PE, que propone modificar la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, a fin de ampliar el plazo de concesiones portuarias a sesenta (60) años.

Consideramos que actualmente ya existe la misma opción, es decir el plazo legal para otorgamiento de concesiones portuarias es de 30 años, renovables por 30 años más. Por otro lado no necesariamente los plazos largos generan más estabilidad y una mejor tarifa al usuario; ello dependerá de las condiciones que aseguren mejora de los servicios y los mayores compromisos de inversión en infraestructura.

En el contexto actual en que vivimos, con cambios tecnológicos tan veloces, no sería posible vislumbrar cuál será nuestra realidad portuaria en 60 años. Obligarnos como país por un periodo tan largo, sería contraproducente pues no podríamos saber cuáles serán los requerimientos, cumplimientos, calidad de servicios o las inversiones a efectuarse en tan prolongado periodo de tiempo.

Más aún cuando en las actuales concesiones portuarias y aeroportuarias, incluyendo sus planes de desarrollo, se aprecia que fallamos en proyectar demandas, necesidad de servicios, escenarios posibles, etc. En ninguna acertamos, lo cual nos ha obligado a recurrir necesariamente a generar adendas; de hecho las adendas están previstas para atender temas coyunturales o temas impredecibles, pero terminan solucionando temas estructurales por la falta de un análisis integral en el modelo. Por ello, es sumamente complejo y poco auspicioso proponer la conveniencia de otorgar las concesiones por 60 años.

Por otra parte, ante cualquier controversia el Estado tendrá que medir una posible demanda por daños y perjuicios, ya que actualmente la evaluación de cuánto podría perder el Estado si no logra un acuerdo y va por el arbitraje, es en base a 30 años. Con una norma como la propuesta el riesgo de perder una demanda sería mucho mayor por los años futuros a indemnizar y más grave aún, por el efecto que el concesionario pueda presionar más al regulador o al concedente en una negociación.

En las condiciones actuales, los usuarios consideramos que es conveniente proponer cambios para mejorar las condiciones y mecanismos de exigencia a los Concesionarios para que cumplan con óptimos niveles de servicios y productividad,

YA


y asimismo se establezca en cada caso un nuevo cronograma de compromisos de inversión. Estos puntos no son desarrollados en proyecto de ley bajo comentario.

Con respecto a la opinión favorable por parte de OSITRAN, consideramos que el regulador no puede emitir opinión sobre estos temas, ya que sus competencias están circunscritas a regular tarifas, accesos, supervisar el cumplimiento de los contratos, pero no sobre política portuaria. Según nuestro marco jurídico vigente, a quienes les corresponde opinar sobre este ámbito es al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, al Ministerio de Economía y Finanzas o a la Contraloría. Asimismo, pudo haberse solicitado opinión al Consejo de Usuarios de Puertos de OSITRAN, toda vez que constituye un mecanismo de participación activa de los usuarios comprometidos en la actividad regulatoria portuaria. Sin embargo, no se hizo.

En el marco de lo expuesto, **no estamos de acuerdo con la propuesta del Proyecto de Ley N° 2147/2017-PE.**

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración y deferente estima.

Atentamente,

  
\_\_\_\_\_  
John Hartley Morán  
Presidente

